

لم يكن أهل الكويت بمنأى عن التجارة في الخليج منذ برعوا في صناعة السفن وفي التجارة عبر أعالي البحار خصوصاً بعد عام ١٧٥٠م . وهذا البحث يسلط الضوء على تجارة الخيل بدءاً من عام ١٨٠٠م حتى نهاية الحرب العالمية الثانية .

لقد كان الكويتيون يحملون تجارتهم إلى موانئ عديدة سواء داخل الخليج أو إلى عمان وسواحل أفريقيا وموانئ الهند .

أما تجارة الخيل التي عرفت في القرنين التاسع عشر والعشرين على نطاق واسع في الخليج والجزيرة العربية فقد أرسدت دعائم التجارة وكرست الخبرة لدى أبناء سواحل الخليج، وفي أواخر القرن الثامن عشر عرفت الكويت هذه التجارة، بل وبرع فيها التجار على مستوى كبير لما لهم من خبرة في الإبحار إلى أعالي البحار .

بقلم : علي بن إبراهيم الدروزة

# تجارة الخيل في الكويت



الوثيقة ١٤٥.



وهناك أدلة كثيرة على أن الكويتيين هم آخر من شحن كميات من الخيل إلى موانئ الهند حيث توقفت هذه التجارة في الموانئ الأخرى وعندما أقامت بريطانيا إمبراطوريتها في الهند كانت الخيل من أهم الطلبات بالنسبة للجيش، خاصة عندما تشتعل الحروب ضد أعدائهم في المناطق الشمالية من الهند طوال النصف الأول من القرن التاسع عشر وجزء من النصف الثاني<sup>(١)</sup>. وكذلك استخدمت للسباقات أيضاً، ويبدو أن هناك عقوداً اقتصادية أبرمت بين حكومة بومباي والشيخ عبد الله بن جابر فيما يتعلق بالتجارة الحرة والتي تواصلت مع حلفائه جابر بن عبد الله وصباح بن جابر<sup>(٢)</sup>.

## الخيـل

كان الكويتيون يجمعون الخيل من ثلاث جهات هي المحمرة والبصرة والقصيم وكان أحد تجار الخيل في القصيم يدعى ابن راشد هو الذي كان يزود الكويتيين بالخيـل، ويجمعها بالجهرة قبل إرسالها إلى بومباي<sup>(٣)</sup>. وهو الذي شجع الناس في القصيم على تجارة الخيل إلى جانب أنه كان يجلب الكثير من البضائع الواردة من ميناء الكويت إلى نجد والتي كانت تلقى إقبالاً شديداً<sup>(٤)</sup>.

وكان الكويتيون قد شحنوا خيلاً من ميناء البصرة أو الموانئ التابعة لها. ولا نستبعد أن يكون لأبناء الكويت اصطبلات لتربية الخيل في المناطق المحيطة بدولتهم، إلى جانب اصطبلاتهم الخاصة، وكذلك التجار الذين كانوا يتعاملون معهم في استلام شحنات الخيل.

لقد كان تجار الخيل يعتمدون على السماسرة والدلالين الذين يتوجهون إلى القرى والمناطق المختلفة في العراق لشراء الخيل وتجميعها تمهيداً لتصديرها. ويعتبر العراق المصدر الرئيسي لتجارة الخيل في الكويت<sup>(٥)</sup>. وقد ذكر الكولونيل (بيلي) المقيم البريطاني في الخليج فيما بين عامي (١٨٦٣ - ١٨٦٥) في أحد تقاريره أن الكويت كانت تصدر حوالي ٨٠٠ حصان أصيل سنوياً إلى الهند يرسل منها ٦٠٠ رأس مباشرة من الكويت و٢٠٠ رأس من البصرة<sup>(٦)</sup>.

## بعض أعلام التجارة

من الجدير بالذكر هنا بعض أعلام تجارة الخيل والأسر التي كانت تهتم بهذا الأمر والذين عرفوا على نطاق واسع في تلك الفترة .

فقد عرف من بين الأسر الكويتية الميسورة جداً آل عبد الجليل وكانوا من كبار بيوتات التجارة . وقد امتلكت هذه الأسرة سبعة مراكب من نوع البغلة خاصة بالتجارة العامة وكان بعضها مخصصاً لتجارة الخيل .

والذي يبدو أن سفن البغلة عدلت لتكون مهيأة لنقل الخيل أو أنها بنيت خصيصاً لذلك لأنه كما هو معروف في التاريخ الكويتي فإن الكويتيين ذوي شهرة كبيرة في صناعة السفن، فمن المستبعد الاعتقاد بأن هذه النوعية من السفن كانت تبني خارج الكويت لما للكويتيين من خبرة عريقة . وهذا النوع من السفن غير مستعص بناؤه في الكويت<sup>(٧)</sup> .

ويذكر الشيخ يوسف القناعي<sup>(٨)</sup> أن الكويتيين كانوا يتشاءمون من تجارة الخيل ويعتقدون بسرعة زوالها وذلك ربما للمجازفة التي يقدم عليها التاجر، كما يذكر أن من أهم تجار الخيل في الماضي كل من : ١ - يوسف عبد المحسن البدر المتوفى سنة ١٢٩٧ هجرية الذي اشتهر بهذه التجارة وقد كانت تجارته بمعزل عن تجار الخيل في البصرة . ٢ - علي العامر . ٣ - محمد بن فيد . ٤ - محمد المديرس . ٥ - أحمد العدواني . ٦ - سليمان الجاسم .

وقد تضاعفت تجارة الخيل بعد الحرب العالمية الثانية إلى أن توقفت تماماً بعد أن انتفت الحاجة إليها إلا في بعض الحالات النادرة<sup>(٩)</sup> .

وكان لتجار الخيل الكويتيين وكلاء من عرب شمر وغيرهم من الوكلاء عند بعض القبائل النجدية<sup>(١٠)</sup> .

وتشير بعض المصادر إلى أنه في سنة ١٩٤٥م - وهي آخر سنوات الحرب العالمية الثانية - كانت الكويت مازالت تصدر الخيل، وربما واصلت هذه التجارة إلى ما بعد هذا التاريخ .

## أنواع السفن

خلال القرنين التاسع عشر والعشرين استخدم الكويتيون سفناً من نوع (البغلة) وقد استمر ذلك حتى نهاية الحرب العالمية الأولى (١٤ - ١٩١٨م) وفي بداية الثلاثينيات (١٩١٩ - ١٩٣٤م تقريباً) .

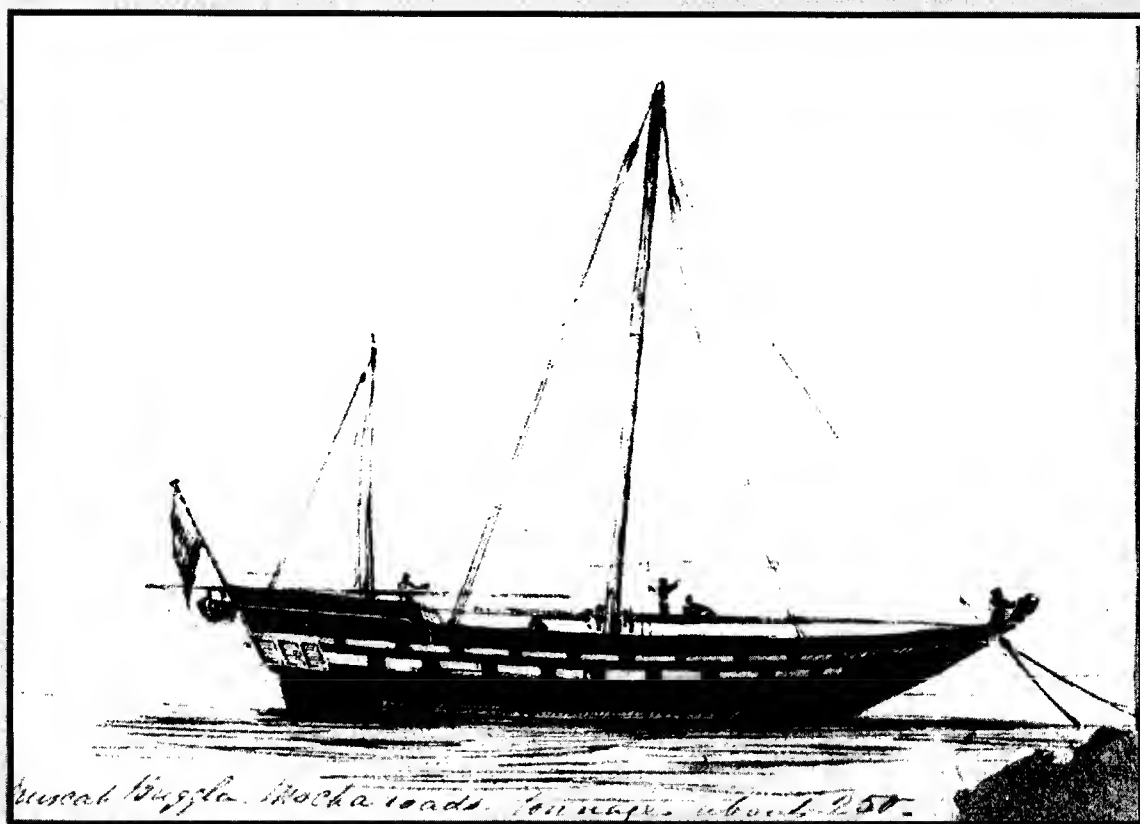
وكانت سفن البغال أو (البغلات) قد هيئت خصيصاً لنقل الخيل، أما الوضع العام لكل حصان فكان يوضع في عنبر ضيق بحجم الحصان الواحد بحيث لا تعطيه المجال للجلوس أو الانبطاح لأنه إذا جلس تتأثر قوائمه . ويستمر (وقوفاً) على هذا الحال ثلاثة أسابيع . وأقل مدة ١٦ يوماً إذا كان الطقس ملائماً وهي مدة الرحلة بين الخليج والهند . ويكون ذيله موجهاً للبحر ورأسه موجهاً للداخل حيث حوض التغذية وكانت الخيل تُحمل على طابقين (سطحين) والطابق العلوي يغطي بعريش حتى لا ينظر الحصان إلى الشارع وفي نفس الوقت تحجب عنه رؤية البحر حتى لا يصاب بالدوار وهو الذي يطلق عليه (الدوخة أو الهدم) وحتى لا تتعب نفسية الحصان أو يمرض إذا تنبه إلى أنه في البحر .

وتحمل سفينة البغلة من ٨٠ - ١٠٠ حصان في كل شحنة وهذا يعني أن كل سفينة يتواجد فيها عدد من سائسي الخيل وهم الأشخاص المختصون بالعناية بها ولهم خبرة وإلمام بذلك .

وتعد (البغلة) خلال القرن التاسع عشر الميلادي والنصف الأول من القرن العشرين أكثر أنواع مراكب النقل الخليجية استعمالاً، ولم ينافسها سوى مركب (البوم) خاصة في بداية القرن العشرين . وقد كان في الكويت ٣١ مركباً تعمل بين موانئها وموانئ الهند .

كانت حمولة البغلة تتراوح بين ١٥٠ - ٤٠٠ طن وربما تزيد أحياناً إلى نحو ٥٠٠ طن، وقد يبلغ طولها ١٣٥ قدماً . وكانت الكبيرة منها ذات قاعدة نحاسية، ولها ثلاثة صوار، كما كانت المؤخرة عريضة، تتميز بالسطح العالي وبالممرات العالية، وبالفتحات الخمس الموجودة بها وهي غالباً مزخرفة بحفريات ونقوش دقيقة . وقد برع العمانيون





مركب بغلة من مسقط سنة ١٢٤٨هـ/١٨٣٢م



مركب بوم يفرغ حمولته في صور

والهنود المقيمون في عمان بأعمال الحفر والزخرفة بصورة فائقة في هذا النوع من المراكب وخاصة الأبواب والنوافذ، وبهذا الطابع المتميز كانت البغلة نوعاً من المراكب التي ارتبط أبناء الخليج ارتباطاً خاصاً بها، أما مقدمة البغلة فهي منحنية تعلوها كرة خشبية في مقدمة السفينة والتي تدعى محلياً (العنافة) والتي تميزها عن غيرها من المراكب .

ولعل آخر سفينة من نوع (البغلة) بنيت في مدينة الصور معقل بناء أكثر سفن الخليج كان عام ١٣٧١هـ/ ١٩٤٠م حيث انتشرت الأبوام في الخليج واستخدمت في نقل تجارة أعالي البحار، وتدل مؤخرة سفينة البغلة، وهي مؤخرة عريضة وعالية يتخللها دفة السفينة والتي تعرف بـ (السكان)، على مدى تأثير صناعة السفن في عمان بالأسلوب الأوروبي خاصة بعد الغزو البرتغالي للجنوب العربي والخليج في منتصف القرن العاشر الهجري (بعد ١٥٢١م) ولهذا فإن السفن العمانية تفوقت على السفن الخليجية الأخرى خاصة وأن سفينة البغلة وضعت فيها مدافع عند بداية صنعها مما مكن اليعاربة من التفوق البحري وإقامة الإمبراطورية العمانية وإخراج البرتغاليين من المنطقة .

وسفينة البغلة تعددت أغراضها وأدخلت عليها تحسينات كثيرة خلال الـ ٣٥٠ سنة الماضية أو القرون الأربعة الماضية على وجه التحديد خلال (٩٥٠هـ - ١٣٥٠هـ)<sup>(١١)</sup> .

## سعر الحصان

كان سعر الحصان في مدن الخليج بعد عام ١٨٠٠م وحتى قبل الحرب العالمية الثانية (٤٠ - ١٩٤٥م) ٣٠٠ روبية هندية للحصان الراشد أي الذي عمره ثلاث سنوات وقد يزيد هذا السعر قليلاً حسب بعض المميزات الظاهرة عليه كاللون أو البقع اللونية المميزة أو طول الذيل، والأهم من كل هذا، الفصيلة أو السلالة خاصة إذا كانت أمه عربية، أما إذا كان أبوه عربياً وأمّه غير ذلك فإن سعره يقل لأنه لا يعد أصيلاً . وقد كان سعر الحصان يختلف من ميناء إلى آخر وكذلك من حصان إلى آخر .



ويكلف الحصان الواحد ما يعادل ٢٠٠ روبية مقابل العلف والعناية به طوال الرحلة من موانئ الكويت إلى بومباي في الهند .

وبيع هناك بسعر ٦٠٠ روبية للرأس الواحد ولكنه لا يباع بأكثر من ٩٠٠ روبية كأقصى حد .

إذن كان الحصان الواحد يعادل ٦٠٠ - ٩٠٠ روبية خلال التسعين سنة التي تلت ١٨٥٠م وحتى وقوع الحرب العالمية الثانية .

وكان دخل الحصان الواحد بين ٢٠٠ و ٥٠٠ روبية وذلك حسب السوق الذي يتحكم فيه العرض والطلب إلى جانب المواصفات والمقاييس بالنسبة للفصيلة والمظهر .

إذا افترضنا أن سعر الرأس الواحد ٣٠٠ روبية بمعنى أنه بيع في الهند ب ٧٠٠ روبية فتعد هذه صفقة تجارية موفقة، ولهذا فتجارة الخيل متوارثة في الخليج منذ القدم .

ويشير باكنجهام<sup>(١٢)</sup> إلى تصدير ١٥٠٠ رأس خيل عربية من البصرة والكويت إلى الموانئ الهندية : بومباي، مدراس، كاليكوتا في سنة ١٨١٦م وكان سعر الحصان في ميناء التصدير - أي الخليج - ٣٠٠ روبية، لكنه حين يصل مقصده يكون قد أنفق عليه من العلف والنقل ما يوازي ٢٠٠ روبية .

فإذا افترضنا أن الحصان كان يباع ب ٨٠٠ روبية فإنه يعطي التاجر ١٠٠ روبية من أرباح محطة الوصول كربح صافٍ، بينما كان الخيل في البنغال أكثر غلاءً لأنها كانت الأفضل بين معظم الشحنتات، وغالباً يباع الحصان في البنغال ب ٢٥٠٠ روبية بالرغم من أن معدل السعر هو ٢٠٠٠ روبية أو أقل ب ٢٠٠ روبية (أي ١٨٠٠ روبية) .

ويدخل من خلال تجارة الخيل العربية في السنة الواحدة ما مقداره ٧٥٠,٠٠٠ روبية<sup>(١٣)</sup> .

## التجارة المزدوجة

نشطت تجارة أبناء الخليج مع الموانئ الهندية منذ القدم، وساعدتهم الخبرة العريقة على مر العصور، فكان تجار اللؤلؤ أو تجار التمور أو تجار الخيل يذهبون إلى الهند فيبيعون ما لديهم ويعودون محملين بالمواد والتموين . أما إذا لم يشتري أي من ربانة هذه السفن أية بضائع فإنه لا يعود فارغاً فقد كانوا يستغلون سفنهم في النقل إلى أي ميناء .

وكان التجار يعودون محملين بالقهوة والأرز والطحين وكذلك الأخشاب لندرتها في موانئ الخليج وهذه إما تكون ملكاً للربان أو بتوصية من تجار الخليج أو بالاتفاق المسبق مع أصحاب مكاتب الوكالات في موانئ الهند .

وكان من عادة التجار بعد إفراغهم للشحنة أو البضاعة المحمولة من الخليج إلى الهند، أن يأخذوا سفنهم للصيانة لمدة يوم أو أكثر حسب حاجة السفينة للصيانة وهي العملية التي تدعى (جداف) وإذا أجذفت السفينة ووثق الربان أنها لا تحتاج إلى المزيد من الصيانة خلال طرشتها - أي رحلتها التالية - أمكنه حمل أي بضاعة متفق عليها خلال فترة جداف السفينة .

وقد كانت معظم الخطوط هي :

١ - الهند - زنجبار، ٢ - الهند - مسقط (مسكت)، ٣ - الهند - رأس الخيمة (جلفار)، ٤ - الهند - القطيف، ٥ - الهند - عدن، ٦ - الهند - ظفار، ٧ - الهند - خور فكان، ٨ - الهند - بندر عباس، ٩ - الهند - بندر نوى، ١٠ - الهند - البحرين، ١١ - الهند - الكويت، ١٢ - الهند - البصرة، ١٣ - الهند إلى أي ميناء (حسب وجهة النوخدة أو البضاعة المتفق على شحنها) .

## الحرب العالمية الثانية

في أثناء الحرب العالمية الثانية بين عامي (١٩٤٠ - ١٩٤٥م) فرض الحصار على السفن العراقية من وإلى البصرة، فكان التجار اليهود العراقيون يصدرون الخيل عن طريق الكويت وكانت لهم وكالة قديمة في بومباي وقد استعانوا بالسفن الشراعية المتوفرة في تلك الفترة ولم يكن الكويتيون قد استغنوا عن السفن التقليدية في تصدير الخيل حسب ما يبدو خلال الفترة بين ١٩٣٣ و ١٩٤٠م بالرغم من وجود السفن البخارية التي تجوب الخليج جنباً إلى جنب مع السفن الشراعية . وكان من التجار النشطين داود ساسون وهو يهودي عراقي وكان يرسل شحنته من البصرة في سفن بخارية ويبدو أن يهود العراق في البصرة كانوا يتاجرون بالخيول منذ أمد بعيد وكانوا يستأجرون السفن الكويتية في الشحن من الكويت أو من البصرة، إلا أنهم خلال الحرب العالمية العظمى كانوا ينقلون الخيل بسفن مستأجرة من موانئ الكويت مباشرة إلى الهند .

وفيما يبدو أيضاً فإن المراكب الصغيرة كانت تصدر الخيل من موانئ صغيرة بعيداً عن ميناء البصرة إلى الكويت ومن ثم تشحن إلى الهند مباشرة .

وقد كان اليهود يستوردون القماش وخاصة الحرير ويصدرونه إلى الشام عن طريق العراق فقد كانت السفن تعود من الهند محملة بالكثير منه للتجار به .

## تفصيل لإحدى الرحلات

في شوال سنة ١٣٦١ هـ/أكتوبر ١٩٤٢م قام النوخذة عيسى بن عبد الله العثمان في بومه المسمى (المحمدي) أثناء الحرب العالمية الثانية برحلة إلى الهند وتعد من أهم الرحلات وكان سوق التمر كاسداً في تلك الأثناء حيث ذهب إلى الهند فارغاً ثم شحن سفينته من هناك وأبحر بها إلى الكويت عن طريق ساحل مكران حتى دخل الخليج في

طريقه إلى الكويت، وعندما وصلها أنزل جزءاً من حمولته وأمضى تسعة أيام عند أهله، قام بعدها ببدء رحلة ثانية من الكويت إلى الهند ولم يجد غير ستة من الخيل العربية لأحد أهالي الموصل، فنقلها على سطح سفينته وحصل على ٩٠٠ روبية كأجرة. وفي بومباي أنزل شحنته البسيطة من الخيل في يوم الاثنين ٢٢ ربيع الأول ١٣٦٢هـ - الموافق ٢٨ مارس ١٩٤٣م، والجدير ذكره أن بوم المحمدي لم يكن مجهزاً لتحميل الخيل حيث من المعلوم أن سفن البغلات هي التي كانت مجهزة لهذا النوع من التجارة<sup>(١٤)</sup>.

علي بن إبراهيم الدرورة

باحث ومحاضر بمركز زايد للتراث والتاريخ

العين - الإمارات العربية المتحدة

## المراجع

ABU HAKIMA, A.M. : THE MODERN HISTORY OF KUWAIT — ١  
(1750-1965). LUZAC & COMPANY : LIMITED, LONDON.

- ٢ — عدة مكالمات هاتفية مع الدكتور يعقوب يوسف الحجري (١٠ رمضان ١٤٢٤هـ وبعده) .
- ٣ — القناعي، يوسف عيسى : صفحات من تاريخ الكويت، ط ٥، س ١٩٨٧م، الكويت .
- ٤ — جمال، محمد عبد الهادي : الحرف والمهن والأنشطة التجارية في الكويت، ط ١، س ٢٠٠٢م
- ٥ — عمان وتاريخها البحري، وزارة الإعلام والثقافة، مسقط، د.ت، د.ن. .
- ٦ — الحجري، يعقوب يوسف، روزنامة النخوة عيسى بن عبد الله العثمان، الكويت، ط ١، س ١٩٩٩م، مركز البحوث والدراسات الكويتية .
- ٧ — الرشيد، عبد العزيز : تاريخ الكويت، ط ١، س ١٩٧١م .



# المواضع

- ١ - M.H. of Kuwait, P.105.
- ٢ - M.H. of Kuwait. OP., Cit., the same page.
- ٣ - جمال، الحرف والمهن، ص ٢٩٤ .
- ٤ - More information in M.H. Of Kuwait, p. 102-105.
- ٥ - تاريخ الكويت، عبد العزيز الرشيد ص ٦٨ وكذلك ص ٢٨٢ .
- ٦ - جمال (السابق) ص ٢٩٤ .
- ٧ - محادثة مع الدكتور يعقوب الحجى في ١٠ رمضان ١٤٢٤هـ .
- ٨ - القناعى، يوسف عيسى، صفحات من تاريخ الكويت، ص ٦٧ .
- ٩ - جمال، محمد بن عبد الهادي : الحرف والمهن والأنشطة التجارية، ص ٢٩٤، ٢٩٥ .
- ١٠ - جمال (السابق) ص ٢٩٤ .
- ١١ - باختصار مع التعديل عن : عمان وتاريخها البحري، ص ١١٨ - ١٢١ .
- ١٢ - M.H. of Kuwait, P.105.
- ١٣ - M.H. of Kuwait, op, Cit. P.105.
- ١٤ - الحجى، يعقوب يوسف، روزنامة النوخذة عيسى عبد الله العثمان، الكويت، ط ١، س ١٩٩٩ م، مركز البحوث والدراسات الكويتية، ص ١٩٠ .